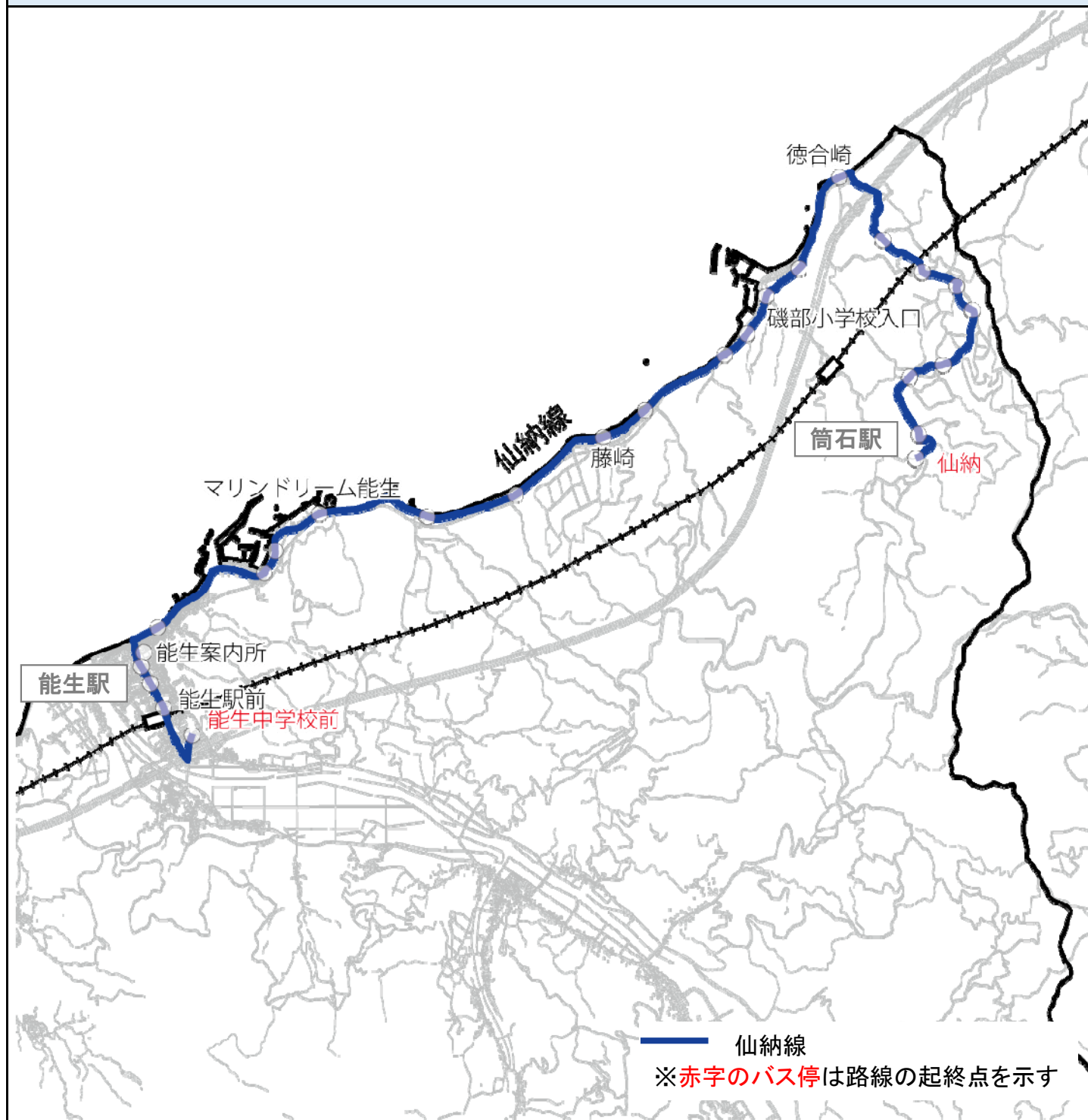


16仙納線

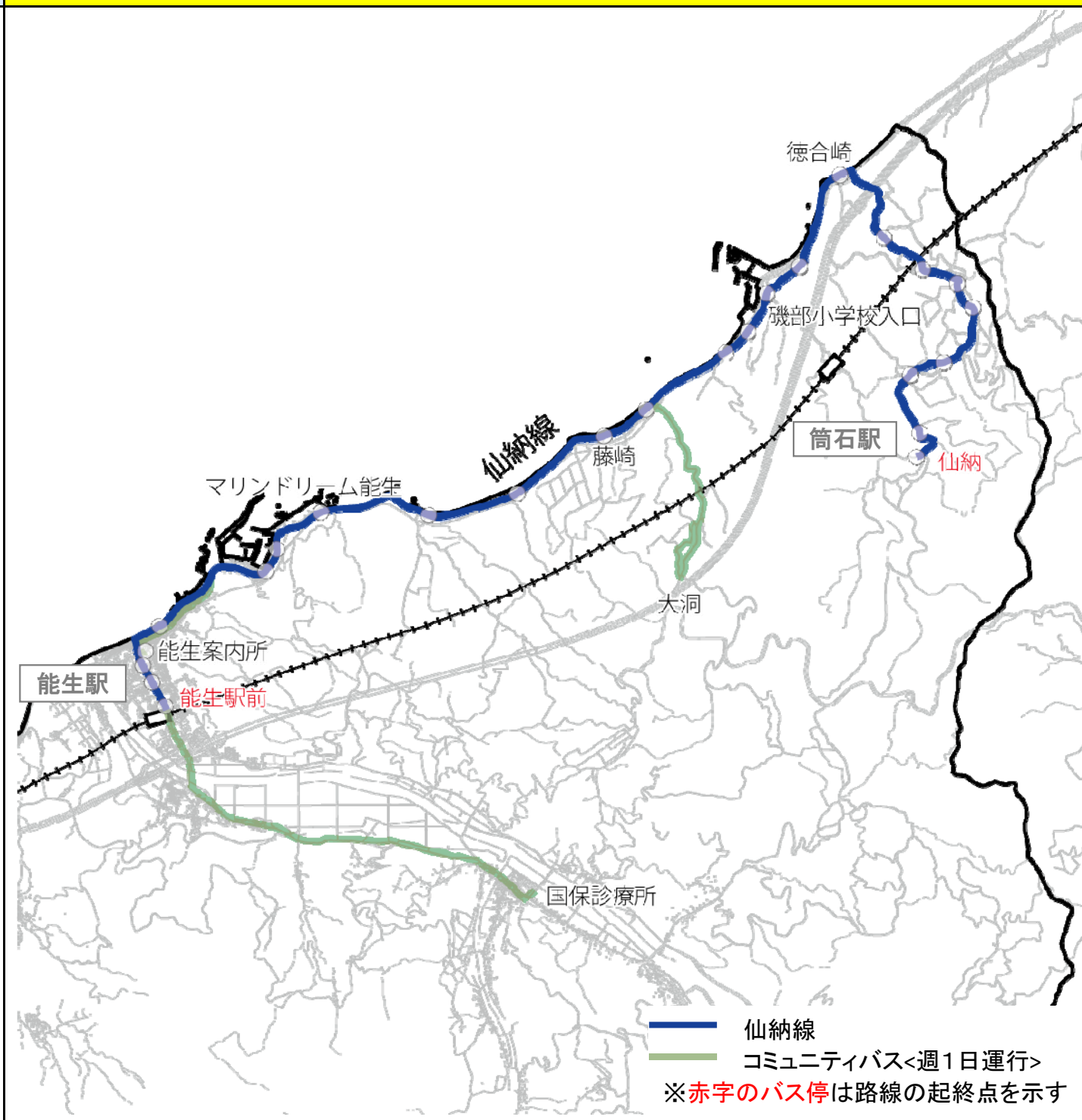
【再編後イメージ】通学通勤時間帯



【路線バス再編の内容、改善点】

- 運行ルート
  - ・能生駅前～能生中学校前間を路線化する。
  - ・筒石駅へのアクセス確保は利用者ニーズやアクセス道路に見合った小型車両による運行に応じて検討する。
- 公共交通
  - ・貸切バスによる能生中学校スクールバス運行を廃止する。  
(4～10月の下校の1便は、季節別ダイヤも視野に入れ、代替便を確保する。  
能生駅前～能生中学校前間の運行を含む。)

【再編後イメージ】生活時間帯



【路線バス再編の内容、改善点】

- 運行ルート
  - ・基本的に変更なし。
  - ・車両小型化が可能な場合は、それにより通過が可能となるニーズにあった経路変更を検討する。(能生商店街など)
  - ・筒石駅へのアクセス確保は利用者ニーズやアクセス道路に見合った小型車両による運行に応じて検討する。
- 運行便数
  - ・通院・買い物の目的にあったダイヤ編成に配慮する。

(5) 利用状況から検討した路線別の運行便数

【運行便数の検討に関する考え方】

- 運行便数は、本来、運行時刻（ダイヤ）をしっかりと決めて提案すべきものですが、ここでは、**再編イメージを具体化**するため、平成 28 年度の運行ダイヤ（※乗降量調査データがある年度であり、現行の運行便数は平成 29 年度を示す）をベースとして、乗降量調査結果からの利用状況や運行ダイヤの状況を勘案し、利用者数の少ない便を洗い出し、時間の近い便との集約を検討し、**俗に言う「空バス」を削減する意図で運行便数の検討**を行いました。
- 運行便数は、子ども等の通学通勤と高齢者等の通院・買い物の最低限の用途を考慮しました。
- なお、スクールバス運行から地域公共交通利用に転換する際の増便については、ここでは言及せず、これまでの運行ダイヤの状況と単純比較することを意図したものです。

※便数を示す表について  
 網掛けの色：   通勤通学時間帯、   生活時間帯を示す。  
 起点における発車時間で時間帯ごとの便数を集計している。

【1～3 青海地域路線】

○通学通勤時間帯

（仮）青海系魚川線（現行：能生青海線）の平日夕方の便数が比較的多く、夕方の通学通勤時間帯の 1 便当たり乗車人数平均が 10.0 人に対し、18 時以降の便が 7.5 人と利用者が減り始めることから、18 時台の便を集約し、1 便当たり乗車人数の増加を狙います。

青海通り線の平日夕方の 1 便当たり乗車人数は 7.8 人と比較的少ないことから、便数を集約します。なお、他の路線も並行して運行されているため、集約しても支障がない時間帯での集約を図ります。

〈平成 29 年度運行便数〉

〈再編時運行便数（案）〉

能生青海線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	6	11	
8:30～13:00			
13:00～15:30			
15:30～	8		
計	14	11	

（仮）青海系魚川線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	6	11	
8:30～13:00			
13:00～15:30			
15:30～	6		
計	12	11	0

おうみ巡回線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	1	4	
8:30～13:00			
13:00～15:30			
15:30～	1		
計	2	4	

おうみ巡回線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	1	4	
8:30～13:00			
13:00～15:30			
15:30～	1		
計	2	4	0

青海通り線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	1	2	
8:30～13:00			
13:00～15:30			
15:30～	4		
計	5	2	

青海通り線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	1	2	
8:30～13:00			
13:00～15:30			
15:30～	2		
計	3	2	0

（青海地域運行便数（3路線合計）

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	8	17	
8:30～13:00			
13:00～15:30			
15:30～	13		
計	21	17	

（青海地域運行便数（3路線合計）

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	8	17	
8:30～13:00			
13:00～15:30			
15:30～	9		
計	17	17	

再編時運行便数（案）の赤字部分が変更点

○生活時間帯

生活時間帯の再編においては、現行の 3 路線から、直通型と巡回型の 2 種類の運行ルートへ集約を図ることとしていますが、ここでは仮に、現行の能生青海線を直通型、おうみ巡回線、青海通り線を巡回型へ転換することを想定して便数を検討しました。

平日の生活時間帯の 1 便当たり乗車人数平均が 13.1 人に対し、13 時～15 時台の 1 便当たり乗車人数が 8.7 人と少なくなることを踏まえ、その時間帯は巡回型の運行を主とし、多くのバス停を回ることにより需要を喚起することとします。土曜日と同様の便数とします。

日祝日は直通型のみ運行（現行では能生青海線のみ運行）とし、遅い時間帯ほど、1 便当たり乗車人数が減っていくため、夕方の便を集約します。

〈平成 29 年度運行便数〉

〈再編時運行便数（案）〉

能生青海線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			5
8:30～13:00	11		11
13:00～15:30		4	
15:30～		6	5
計	11	10	21

（直通型）運行

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			5
8:30～13:00	6		7
13:00～15:30		6	3
15:30～			
計	6	6	15

おうみ巡回線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			
8:30～13:00	3		
13:00～15:30			
15:30～		1	
計	3	1	

（巡回型）運行

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			
8:30～13:00	7		
13:00～15:30		6	
15:30～			
計	7	6	0

青海通り線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			
8:30～13:00	4		
13:00～15:30		3	
15:30～		4	
計	4	7	

（青海地域運行便数（3路線合計）

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			5
8:30～13:00	18		11
13:00～15:30		7	5
15:30～		11	
計	18	18	21

（青海地域運行便数（2路線合計）

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			5
8:30～13:00	13		7
13:00～15:30		12	3
15:30～			
計	13	12	15

再編時運行便数（案）の赤字部分が変更点

【4 今井線】

便数は少なく、運行間隔としては、2時間に1便程度の最低限の便数ですが、平日夕方の便は1便当たり乗車人数が1.5人（平日1日の1便当たり乗車人数平均2.9人に対し）と少ないことから、特に乗車が少ない17時台の便を集約することで1便当たり乗車人数の増加を狙いたいところですが、小・中学校の遠距離通学エリアであるため、現状維持し、帰宅の足は確保します。

土曜日は通学通勤時間帯のみの運行となっている現行の便を継続します。

〈平成29年度運行便数〉

今井線	平日	土曜日	日祝日
～8:30	2	4	
8:30～13:00	4		
13:00～15:30			
15:30～	5		
計	11	4	0

〈再編時運行便数（案）〉

今井線	平日	土曜日	日祝日
～8:30	2	4	
8:30～13:00	4		
13:00～15:30			
15:30～	5		
計	11	4	0

再編時運行便数（案）の赤字部分が変更点

【5 根知線】

平日の通学通勤時間帯の便数は朝夕とも4便（2往復）であり、最低限の便数であるとして、現行の便数を継続します。

平日の生活時間帯については午後の1便当たり乗車人数平均が3.6人（生活時間帯の1便当たり乗車人数平均6.1人に対し）と比較的少ないことから、便数を集約し、1便当たり乗車人数の増加を狙います。

土曜日にも平日同様に午後の便（生活時間帯の便）を集約します。（土曜日午前の1便当たり乗車人数平均5.6人、土曜日午後の1便当たり乗車人数平均3.0人）

日祝日は午前中の便が比較的多く、11時台の便の乗車人数が2.6人（日祝日1日の1便当たり乗車人数平均5.2人）と少ないので、便の集約を図り、1便当たり乗車人数の増加を狙います。

なお、複数の運行系統を一本化することから枝分かれしていたルート上のバス停では利用機会（便数）が実質的に増える想定です。

また、ここでは糸魚川中学校スクールバス平日1日3便の代替については、言及しません。

〈平成29年度運行便数〉

根知線	平日	土曜日	日祝日
～8:30	4	8	2
8:30～13:00	8		6
13:00～15:30	4	4	3
15:30～	4	4	3
計	16	16	11

※日曜日の15:30～は、冬期以外は2便

〈再編時運行便数（案）〉

根知線	平日	土曜日	日祝日
～8:30	4	6	1
8:30～13:00	6		4
13:00～15:30	4	6	3
15:30～	4	6	3
計	14	12	8

再編時運行便数（案）の赤字部分が変更点

【6 西海線】

平日の通勤通学時間帯の1便当たり乗車人数平均が朝10.1人、夕方4.9人に対し、生活時間帯の1便当たり乗車人数平均は3.2人と少ないことから、生活時間帯の便を集約して、1便当たり乗車人数の増加を狙います。

土曜日にも平日と同様の1便当たり乗車人数平均の傾向が見られることから、同様程度の運行便数とします。（通勤通学時間帯：3.2人、生活時間帯：1.2人）

日祝日1日の1便当たり乗車人数平均が2.0人に対し、15時以降の1便当たり乗車人数平均が1.0人であるため、便の集約を行い、1便当たり乗車人数の増加を狙います。

また、ここでは糸魚川中学校スクールバス平日1日3便の代替については、言及しません。

〈平成29年度運行便数〉

西海線	平日	土曜日	日祝日
～8:30	3	8	3
8:30～13:00	6	1	2
13:00～15:30	3	3	3
15:30～	3	3	3
計	12	12	8

〈再編時運行便数（案）〉

西海線	平日	土曜日	日祝日
～8:30	3	6	3
8:30～13:00	4		2
13:00～15:30	3	3	1
15:30～	3	3	1
計	10	9	6

再編時運行便数（案）の赤字部分が変更点

【7 早川線】

平日の通学通勤時間帯の1便当たり乗車人数平均が14.8人に対し、生活時間帯の1便当たり乗車人数平均は11.3人と比較的少なく、特に12時、13時台の1便当たり乗車人数が7.7人と比較的少ないことを踏まえ、生活時間帯の便数を集約し、1便当たり乗車人数の増加を狙います。

土曜日にも同様に通学通勤時間帯の1便当たり乗車人数平均が8.2人に対し、生活時間帯の1便当たり乗車人数平均は3.1人と少ないことから、午後の便（生活時間帯の便）を集約し、1便当たり乗車人数の増加を狙います。

日祝日は午後の1便当たり乗車人数が少ないため、特に少ない14時以降の便（2.8人）の集約を行い、1便当たり乗車人数の増加を狙います。

〈平成29年度運行便数〉

早川線	平日	土曜日	日祝日
～8:30	4	10	3
8:30～13:00	10	4	8
13:00～15:30	10	10	5
15:30～	10	10	5
計	24	24	16

〈再編時運行便数（案）〉

早川線	平日	土曜日	日祝日
～8:30	4	10	3
8:30～13:00	6		7
13:00～15:30	10	10	4
15:30～	10	10	4
計	20	20	14

再編時運行便数（案）の赤字部分が変更点

【8、9 市街地路線】

市街地と市街地以外の集落を結ぶ路線の生活時間帯のコンパクトな運行を図るために必須の路線と位置付け、各路線との接続を図るために一定の時間間隔（パターンダイヤ化）での運行を検討します。

〈平成 29 年度運行便数〉

蓮台寺線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	2	1	
8:30～13:00	1		1
13:00～15:30			
15:30～	1		
計	4	1	1

市街地巡回線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30		6	
8:30～13:00	7		7
13:00～15:30		1	
15:30～			
計	7	7	7

〈再編時運行便数（案）〉

蓮台寺線は廃止

市街地巡回線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			
8:30～13:00	7		7
13:00～15:30			
15:30～		7	
計	7	7	7

(仮)中央線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			
8:30～13:00	6		6
13:00～15:30			
15:30～		6	
計	6	6	6

再編時運行便数（案）の赤字部分が変更点

【10 美山公園・博物館線】

平日1日の1便当たり乗車人数平均は2.4人（土曜日1日の1便当たり乗車人数平均2.6人、日祝日の1便当たり乗車人数平均4.2人）と比較的少ないことから、平日の便数を集約し、1便当たり乗車人数の増加を狙います。

ただし、市のジオパーク施策の核施設であるフォッサマグナミュージアムをはじめ、文化施設や屋外スポーツ施設が集積する美山公園への唯一の公共交通アクセスであり、観光面において市街地巡回線とセットで相乗効果を得たいことから、観光の視点からも検討します。

〈平成 29 年度運行便数〉

美山公園・博物館線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30		4	
8:30～13:00	6		6
13:00～15:30		2	
15:30～	2	2	2
計	8	8	8

〈再編時運行便数（案）〉

美山公園・博物館線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30			
8:30～13:00	3		6
13:00～15:30			
15:30～	1	8	2
計	4	8	8

再編時運行便数（案）の赤字部分が変更点

【11 中尾長者温泉線】

便数は少なく、平日、土曜日に各6便（通勤通学時間帯2往復、生活時間帯1往復、計3往復）と最低限の便数となっており、この便数を継続します。

日祝日は路線バスの運行がなく、長者温泉への代替交通としてふれあい送迎8便（4往復）が運行されています。ふれあい送迎は廃止しますが、ある程度の需要があることを踏まえ、地域公共交通利用への転換を図ります。ここでは、土曜日と同様の便数を想定しますが、今後の長者温泉の運営や地域づくりによっては再検討を要します。

〈平成 29 年度運行便数〉

中尾長者温泉線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	1	2	
8:30～13:00	2		
13:00～15:30		1	
15:30～	3	1	
計	6	4	0

〈再編時運行便数（案）〉

中尾長者温泉線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	1	2	1
8:30～13:00	2		2
13:00～15:30			
15:30～	3	2	1
計	6	4	4

再編時運行便数（案）の赤字部分が変更点

【12～15 能生線（東廻り）、能生線（西廻り）、島道線、槇線】

能生谷エリアにおいては競合している路線を集約するため、能生線（東廻り）と槇線を廃止し、能生線（西廻り）と島道線に集約を図るとともに、能生案内所までの運行に短縮します。また、能生案内所から糸魚川地域へのアクセスを確保するため、(仮)能生糸魚川線を新設します。

(仮)能生糸魚川線は、市街地巡回線、(仮)中央線の運行に合わせるほか、通勤通学時間帯は現行の能生青海線の運行頻度に合わせた便数を確保します。日祝日は全体の便数が少ないことを踏まえ、1時間に1便程度の便数に集約を行います。

能生線（西廻り）は、平日の生活時間帯の1便当たり乗車人数平均が6.1人、通学通勤時間帯（夕方）の1便当たり乗車人数平均が5.5人と、通学通勤時間帯（朝）の1便当たり乗車人数平均15.7人に比較して、少ないことから各時間帯の便を若干集約して、1便当たり乗車人数の増加を狙います。

土曜日は午前の便に比べ、午後の便が1便当たり乗車人数が少なく（午前の1便当たり乗車人数平均：5.6人、午後の1便当たり乗車人数平均2.6人）で、16時以降が1便当たり乗車人数2人以下である便がほとんどであることを踏まえ、夕方の便を中心に集約を行い、1便当たり乗車人数の増加を狙います。

日祝日は、11時、12時、17時の便で1便当たり乗車人員が2人を下回っているため、それらの便を中心に集約を行います。

島道線は1日に6便（通学通勤時間帯2往復、生活時間帯1往復、計3往復）と最低限の運行となっており、この運行を継続します。

〈平成 29 年度運行便数〉

(能生青海線) ※能生地域運行便数	平日	土曜日	日祝日
～8:30	2	6	2
8:30～13:00	7	3	7
13:00～15:30	4	4	4
計	13	13	13

能生線(東廻り)

	平日	土曜日	日祝日
～8:30		2	
8:30～13:00	2		
13:00～15:30			
15:30～			
計	2	2	0

能生線(西廻り)

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	4	8	2
8:30～13:00	7	3	6
13:00～15:30	7	7	2
計	18	18	10

島道線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	2	4	
8:30～13:00	2		
13:00～15:30			
15:30～	2	2	
計	6	6	0

楨線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	2	1	
8:30～13:00			
13:00～15:30			
15:30～	3	2	
計	5	3	0

能生地域路線合計

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	8	15	2
8:30～13:00	11	3	6
13:00～15:30	12	11	2
計	31	29	10

〈再編時運行便数(案)〉

(仮)能生系魚川線	平日	土曜日	日祝日
～8:30	3	6	1
8:30～13:00	7		6
13:00～15:30	3	7	2
計	13	13	9

能生線(東廻り)は廃止

能生線(西廻り)

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	4	8	2
8:30～13:00	6	3	5
13:00～15:30	6	5	1
計	16	13	8

島道線

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	2	4	
8:30～13:00	2		
13:00～15:30			
15:30～	2	2	
計	6	6	0

楨線は廃止

能生地域路線合計

	平日	土曜日	日祝日
～8:30	6	12	2
8:30～13:00	8	3	5
13:00～15:30	8	7	1
計	22	19	8

再編時運行便数(案)の赤字部分が変更点

【16 仙納線】

平日、土曜日に1日10便(5往復)運行され、このうち通学通勤時間帯の便数は6便(朝1往復、夕方2往復、計3往復)と最低限の便数となっており、この運行を継続します。生活時間帯は1便当たり乗車人数平均が6.3人であり、ある程度の利用があることから、現行の便数で継続します。

土曜日にも現行の便数で継続します。

〈平成 29 年度運行便数〉

仙納線	平日	土曜日	日祝日
～8:30	1	4	
8:30～13:00	5	2	
13:00～15:30	4	4	
15:30～			
計	10	10	0

〈再編時運行便数(案)〉

仙納線	平日	土曜日	日祝日
～8:30	2	4	
8:30～13:00	4	2	
13:00～15:30	4	6	
15:30～			
計	10	10	0

再編時運行便数(案)の赤字部分が変更点

### 3. 見直し基準の設定

#### (1) 見直し基準を設定する目的

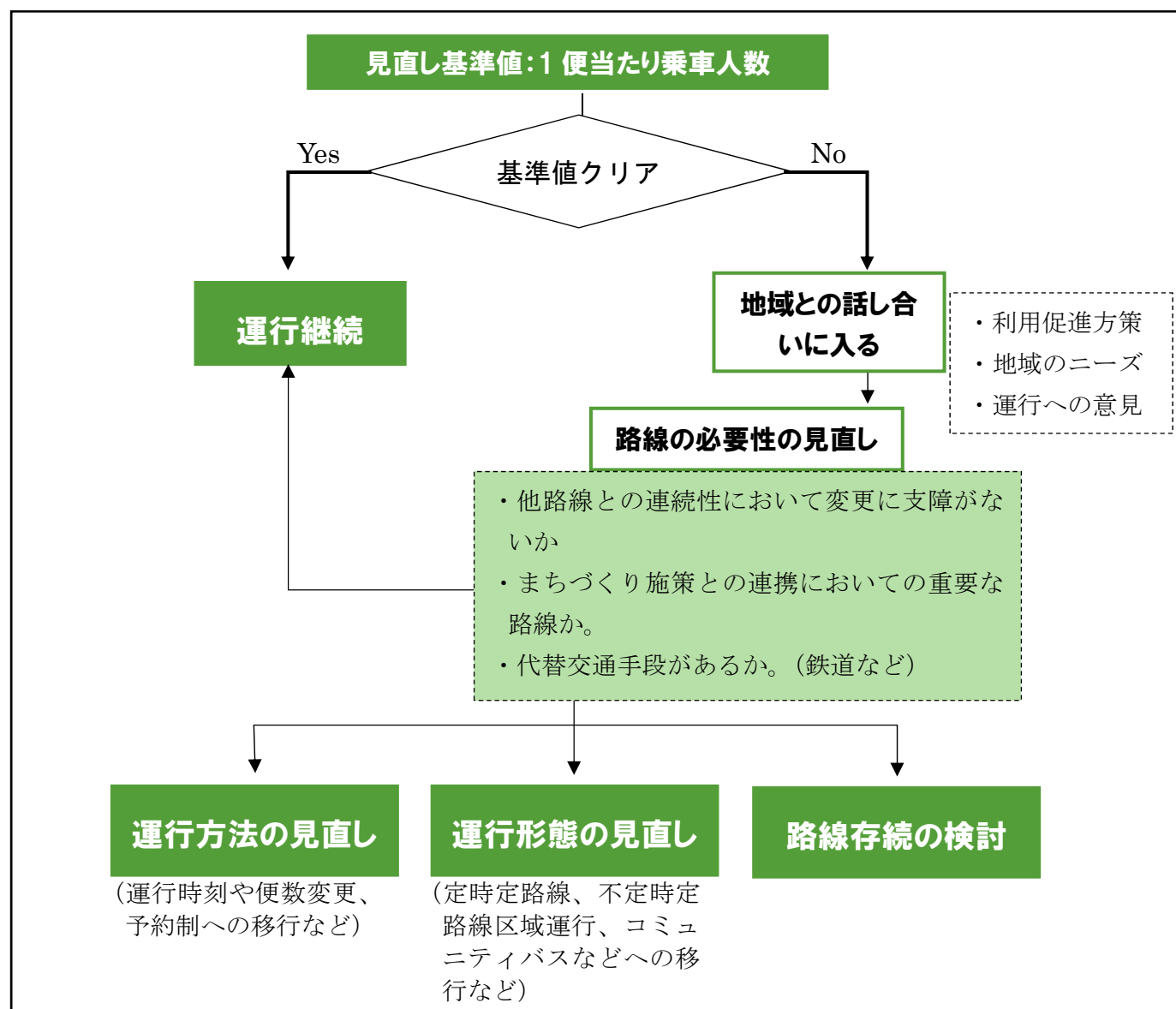
再編後の各路線の運行のあり方の検証や利用促進の目標として、見直し基準の設定を行います。

これは地域公共交通網形成計画が目指す姿「市民・交通事業者・市が協働し、地域の実情に即した持続可能な地域公共交通」を実現するうえで、関係者が運行状況や利用状況について把握・見える化し、これに対し、わかりやすい基準を設けて明らかにし、これにより評価することができます。またこれにより、運行方法等の見直しや利用促進など必要な改善について話し合い、実行していくために必要な『きっかけ』としたいと考えるものであります。

#### (2) 見直しフロー

再編後の各路線の運行のあり方の検証において、基準値を下回った場合は、他路線への影響やまちづくり施策との連携必要性等を踏まえたうえで見直しを検討することが必要です。

以下に検証や検討などの流れを示す見直しフローについて整理します。



見直しフロー

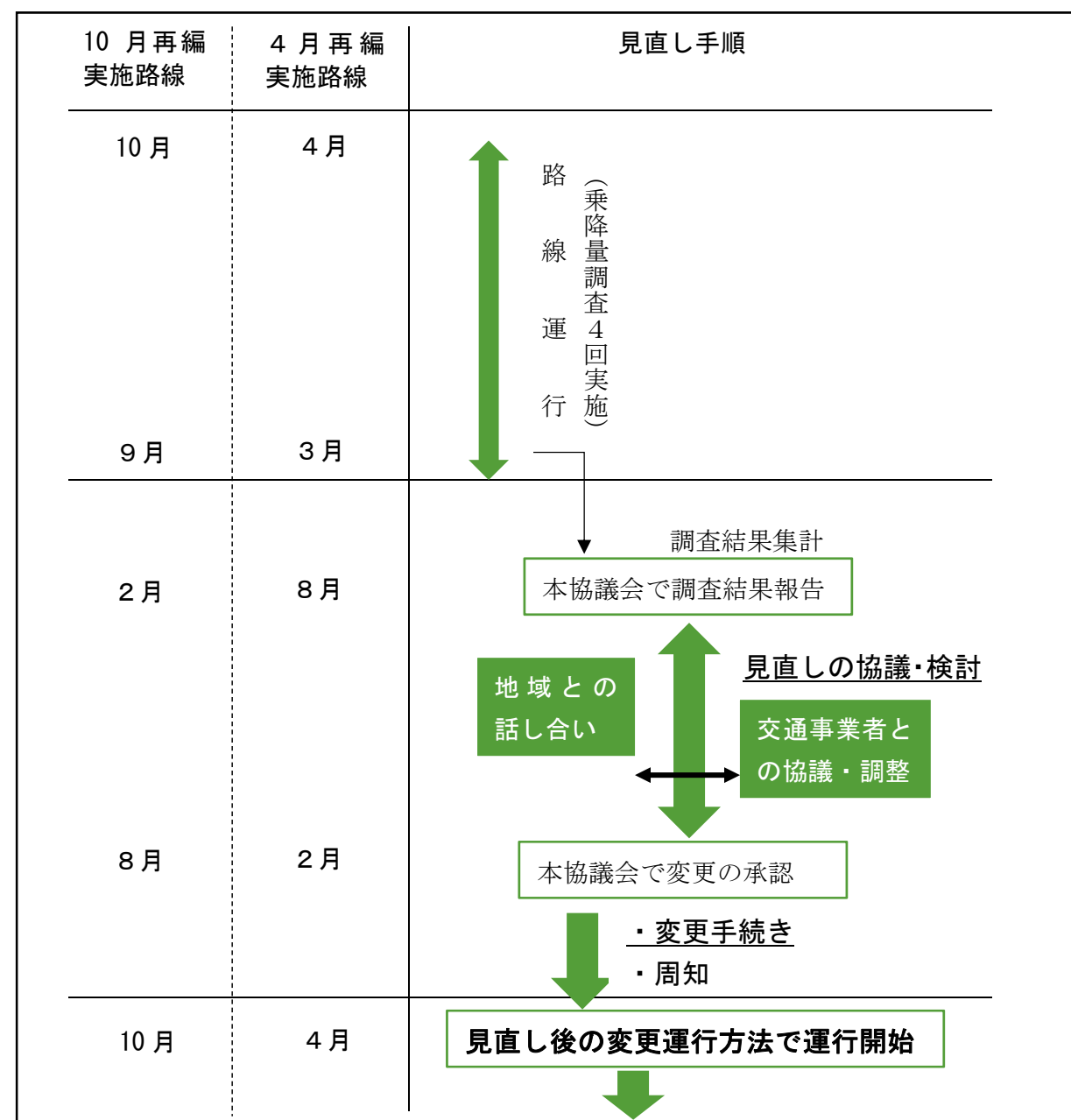
#### (3) 見直しフローの運用方法

「(2) 見直しフロー」に示した見直しフローの運用において、ある年に基準値を下回った場合は、翌々年の4月または10月に見直し後の変更運行方法で運行開始することを基準として、以下のようなスケジュールで実施することとします。

まず、路線運行を1年間実施した結果を年4回の乗降量調査のデータを基に、基準に達しているかどうかを検証し、本協議会に報告します。基準を下回った場合は、見直しフローと見直し手順に即し、見直しの協議・検討を開始します。

見直しの協議・検討においては、地域との話し合いとともに交通事業者との協議・調整を経て、見直し後の運行方法について、その運行を開始する2か月前頃に本協議会にて承認を諮り、所定の手続き、周知を経て、見直し後の変更運行方法で運行を開始します。

以下に見直しフローの実施工程のイメージを整理します。



## (4) 再編後における見直し基準の指標と基準値

見直し基準の指標としては、「2、バスネットワークの再編計画」にて示した運行ルート、運行便数を前提とし、平成28年度と同様以上の乗車人数を確保できるよう『1便当たり乗車人数』を各路線において設定します。

基準値は下表のように、平成28年度乗車人数の実績値に基づき、便数の変動を加味し、設定します。

実績値は年4回実施している乗降量調査によるものとし、達成状況について定期的に検証します。

再編実施後に基準値を下回った場合は、その路線を対象に(2)見直しフローに則り、再度、運行方法や運行形態等の見直しを行うこととします。

現行路線名	H28運行便数			[平成28年度 実績値] 1便当たり 乗車人数 (人/便)	再編後路線名	運行便数(便)			[基準値] 1便当たり 乗車人数 (人/便)
	平日 1日 1日	土曜 1日 1日	休日 1日 1日			平日 1日 1日	土曜 1日 1日	休日 1日 1日	
1能生青海線	27	25	23	10.5	(仮)青海糸魚川線	12	11		14.1
2おうみ巡回線	5	5		17.0	おうみ巡回線	2	4		
3青海通り線	8	8		8.9	青海通り線	3	2		
					青海地域(直通型)路線	8	6	15	
					青海地域(巡回型)路線	7	6		
<b>【青海地域路線合計】</b>	<b>40</b>	<b>38</b>	<b>23</b>	<b>10.9</b>	<b>【青海地域路線合計】</b>	<b>32</b>	<b>29</b>	<b>15</b>	
4今井線	11	4		2.8	今井線	9	4		3.4
5根知線	16	16	10	4.8	根知線	14	14	8	5.6
6西海線	12	12	8	4.4	西海線	10	10	6	5.4
7早川線	24	24	16	10.7	早川線	22	22	14	11.8
8蓮台寺線	9	6	1	5.2					
					(仮)中央線	12	12	12	5.0
9市街地巡回線	7	7	7	8.4	市街地巡回線	7	7	7	
<b>【市街地路線合計】</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>6.8</b>	<b>【市街地路線合計】</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	
10美山公園・博物館線	8	8	8	2.8	美山公園・博物館線	4	8	8	4.2
11中尾長者温泉線	6	4		1.6	中尾長者温泉線	6	4	4	1.6
12能生線(東廻り)	2	2		11.9					
					(仮)能生糸魚川線	13	13	9	5.0
13能生線(西廻り)	18	18	10	6.9	能生線(西廻り)	16	13	8	
14島道線	6	6		3.2	島道線	6	6		
15檜線	5	3		2.4					
<b>【能生地域路線合計】</b>	<b>31</b>	<b>29</b>	<b>10</b>	<b>5.9</b>	<b>【能生地域路線合計】</b>	<b>35</b>	<b>32</b>	<b>17</b>	
16仙納線	10	10		10.3	仙納線	10	10		10.3

※1便当たり乗車人数の算定方法：平成28年度乗降量調査結果から推計する路線ごとの年間乗車人数を年間運行本数(上表の平日、土曜日、日曜日の運行便数を基に年間便数を算定)で割ることで算出します。  
実際に運用する際は、その時点の運行便数で再計算することとします。

## 4. 再編の段階的实施 (再編取組時期)

### ○バス路線再編における実施のポイント

「1. バス路線の再編案検討の基本的な考え方」を基に、以下の3つの取組みです。

#### ・通学通勤利用と生活時間利用に二分化した運行形態への変更

##### ○通学通勤利用：

- ・ 駅までまたは駅間をバス路線で補完し、小・中・高校等の付近までつなぎます。
- ・ 公共交通（スクールバス）からの転換に対応する運行をします。

##### ○生活時間利用：

- ・ 乗換拠点を設定し、コンパクトな運行に変更します。

#### ・運行系統の集約

- ・ 複雑で分かりづらく、系統ごとの運行頻度が低い状況から、運行系統を集約し、わかりやすく整理します。

#### ・運行車両の小型化

- ・ 中・大型車両から利用人数に合った14人乗り程度の車両に変えて、中・大型車両では運行できなかった経路での運行を行います。

### ○バス路線再編の段階的实施

再編にあたり、上記項目の実施可能なところから順次取り組んでいきます。

実施する順番は、再編による効果の早期発現や、小型車両の導入状況、各地区との合意形成状況を勘案しながら、進めます。

ただし、地区との合意形成の状況により、取組時期が変動したり、以下の項目を同時に複数実施する場合があります。

- ア. 小型車両に合わせた運行ルートの変更
- イ. コンパクトな運行ルートへの変更
- ウ. 公共交通（スクールバス等）からの転換に伴う再編実施
- エ. 運行系統の集約

再編の段階的实施のイメージについて以下に示します。

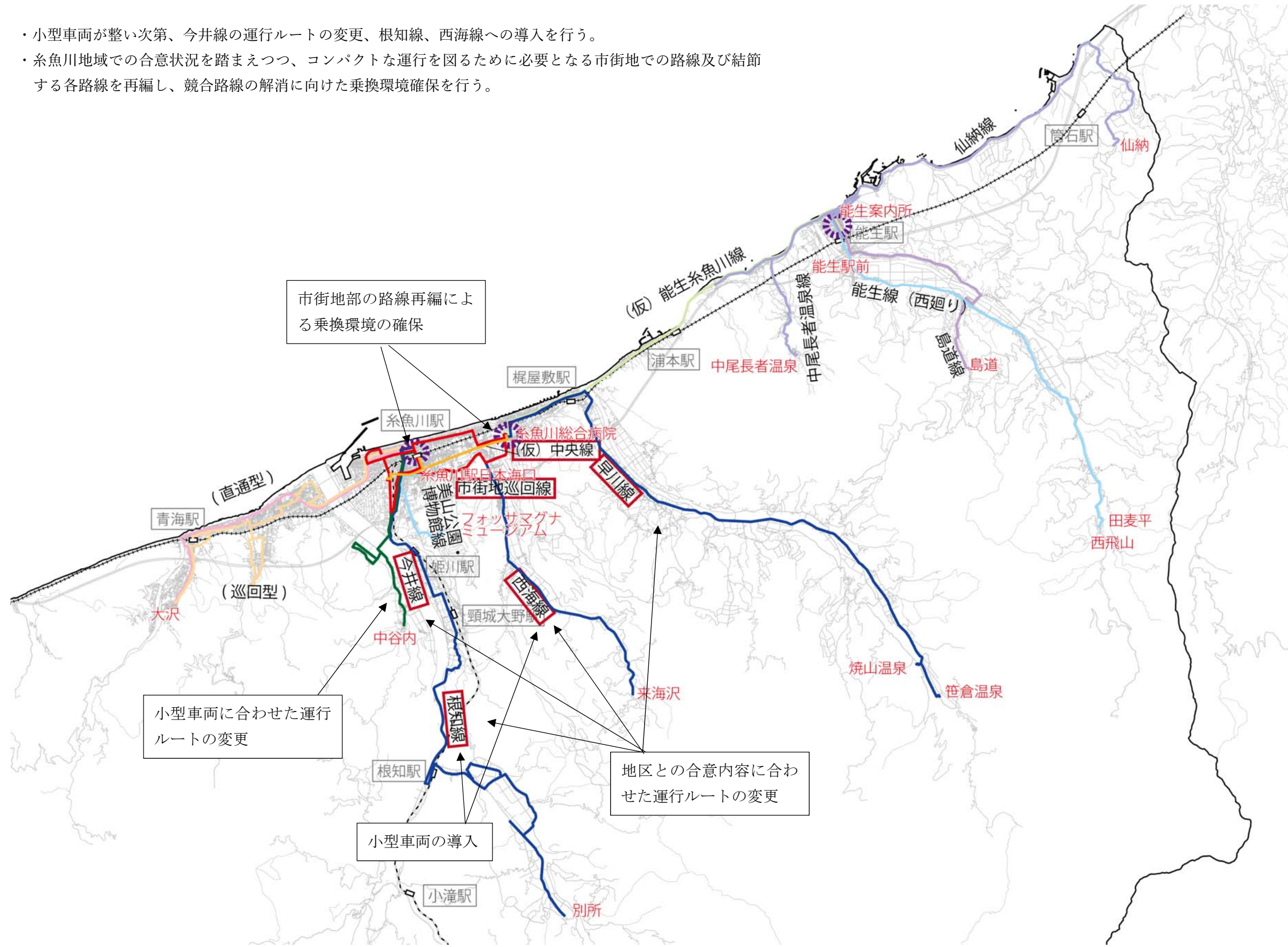
再編段階の想定時期と対象路線

再編段階	想定時期	対象路線
再編段階① 車両小型化に伴う再編、コンパクトな運行ルートへの再編実施（糸魚川地域）	平成30年10月及び平成31年4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 4 今井線</li> <li>・ 5 根知線</li> <li>・ 6 西海線</li> <li>・ 7 早川線</li> <li>・ 8 蓮台寺線[廃止…他路線で代替]</li> <li>・ (仮) 中央線[新設]</li> <li>・ 9 市街地巡回線</li> </ul>
再編段階② コンパクトな運行ルートへの再編、車両小型化に伴う再編実施（能生地域）	平成31年4月及び平成32年4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 11 中尾長者温泉線</li> <li>・ 12 能生線（東廻り）[廃止…他路線で代替]</li> <li>・ 13 能生線（西廻り）</li> <li>・ 14 島道線</li> <li>・ 15 榎線[廃止…他路線で代替]</li> <li>・ 16 仙納線</li> </ul>
再編段階③ 公共交通（スクールバス等）から地域公共交通利用への転換に伴う再編実施	平成31年4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 5 根知線</li> <li>・ 6 西海線</li> <li>・ 11 中尾長者温泉線</li> <li>・ 16 仙納線</li> </ul>
再編段階④ コンパクトな運行ルートへの再編実施	平成31年4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ (仮) 青海糸魚川線[1 能生青海線の分割]</li> <li>・ (仮) 能生糸魚川線[1 能生青海線の分割]</li> </ul>
再編段階⑤ 運行系統の集約・運行ルートの変更（青海地域）	平成32年4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ (仮) 青海糸魚川線（1 能生青海線）</li> <li>・ 2 おうみ巡回線</li> <li>・ 3 青海通り線</li> </ul>



再編段階① 車両小型化に伴う再編、コンパクトな運行ルートへの再編実施 (糸魚川地域) <平成 30 年 10 月及び平成 31 年 4 月想定>

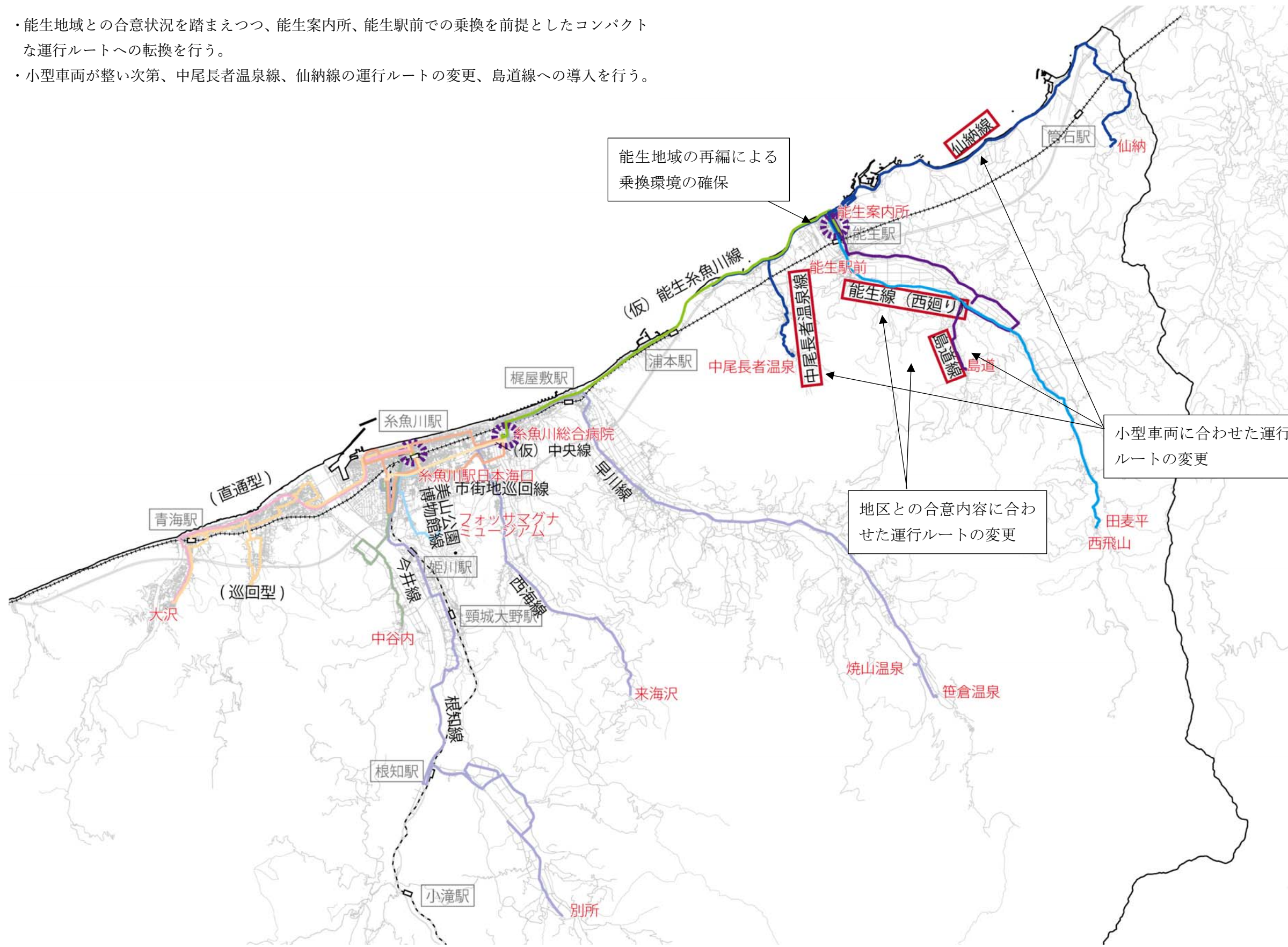
- ・小型車両が整い次第、今井線の運行ルートの変更、根知線、西海線への導入を行う。
- ・糸魚川地域での合意状況を踏まえつつ、コンパクトな運行を図るために必要となる市街地での路線及び結節する各路線を再編し、競合路線の解消に向けた乗換環境確保を行う。



※赤枠で囲った路線が再編実施対象路線  
 ※図は生活時間帯の運行ルートを示す

再編段階② コンパクトな運行ルートへの再編、車両小型化に伴う再編実施 (能生地域) <平成 31 年 4 月及び平成 32 年 4 月想定>

- ・能生地域との合意状況を踏まえつつ、能生案内所、能生駅前での乗換を前提としたコンパクトな運行ルートへの転換を行う。
- ・小型車両が整い次第、中尾長者温泉線、仙納線の運行ルートの変更、島道線への導入を行う。



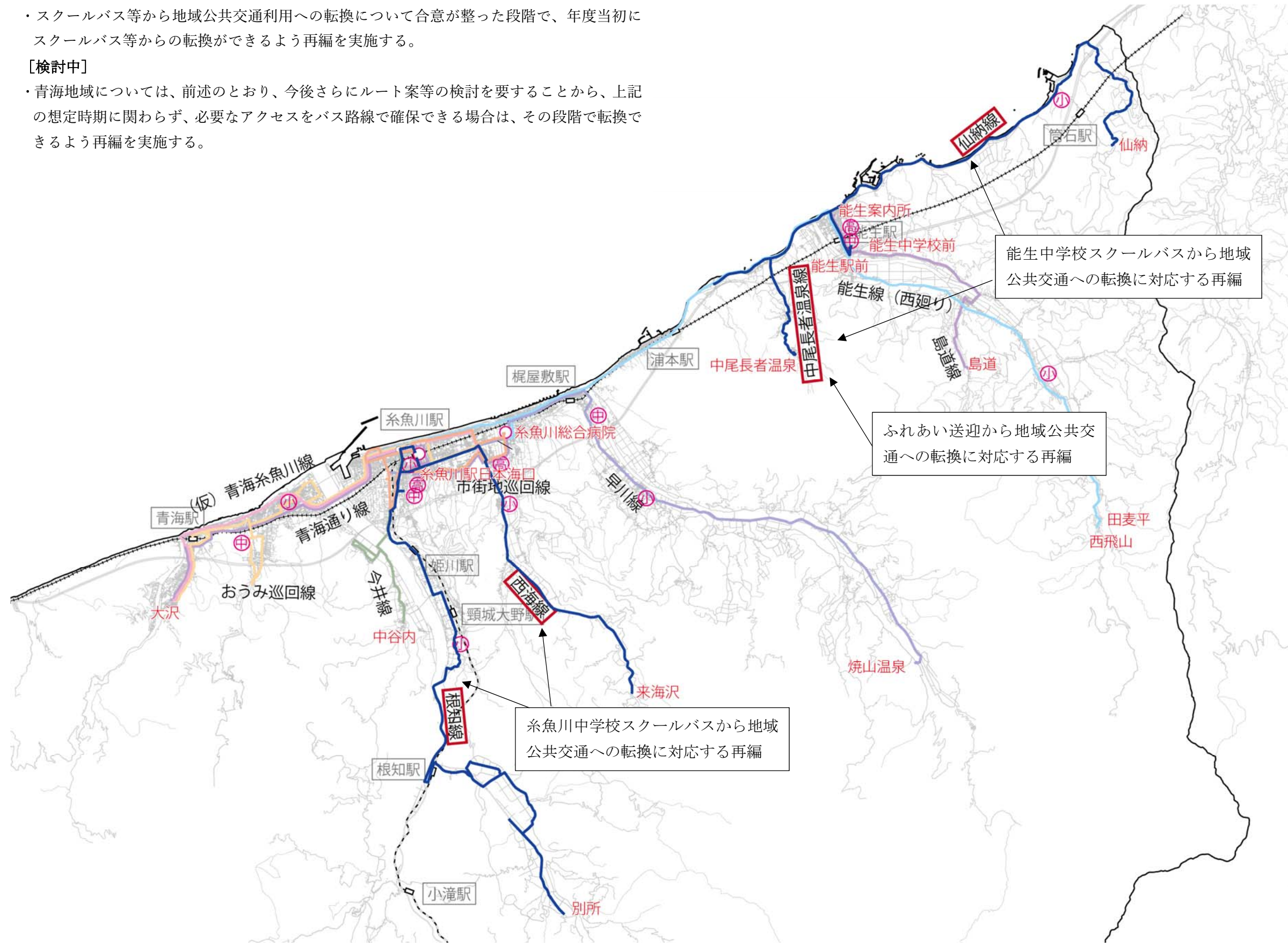
※赤枠で囲った路線が再編実施対象路線  
 ※図は生活時間帯の運行ルートを示す

再編段階③ 公共的交通 (スクールバス等) から地域公共交通利用への転換に伴う再編実施 (平成 31 年 4 月想定)

- ・スクールバス等から地域公共交通利用への転換について合意が整った段階で、年度当初にスクールバス等からの転換ができるよう再編を実施する。

[検討中]

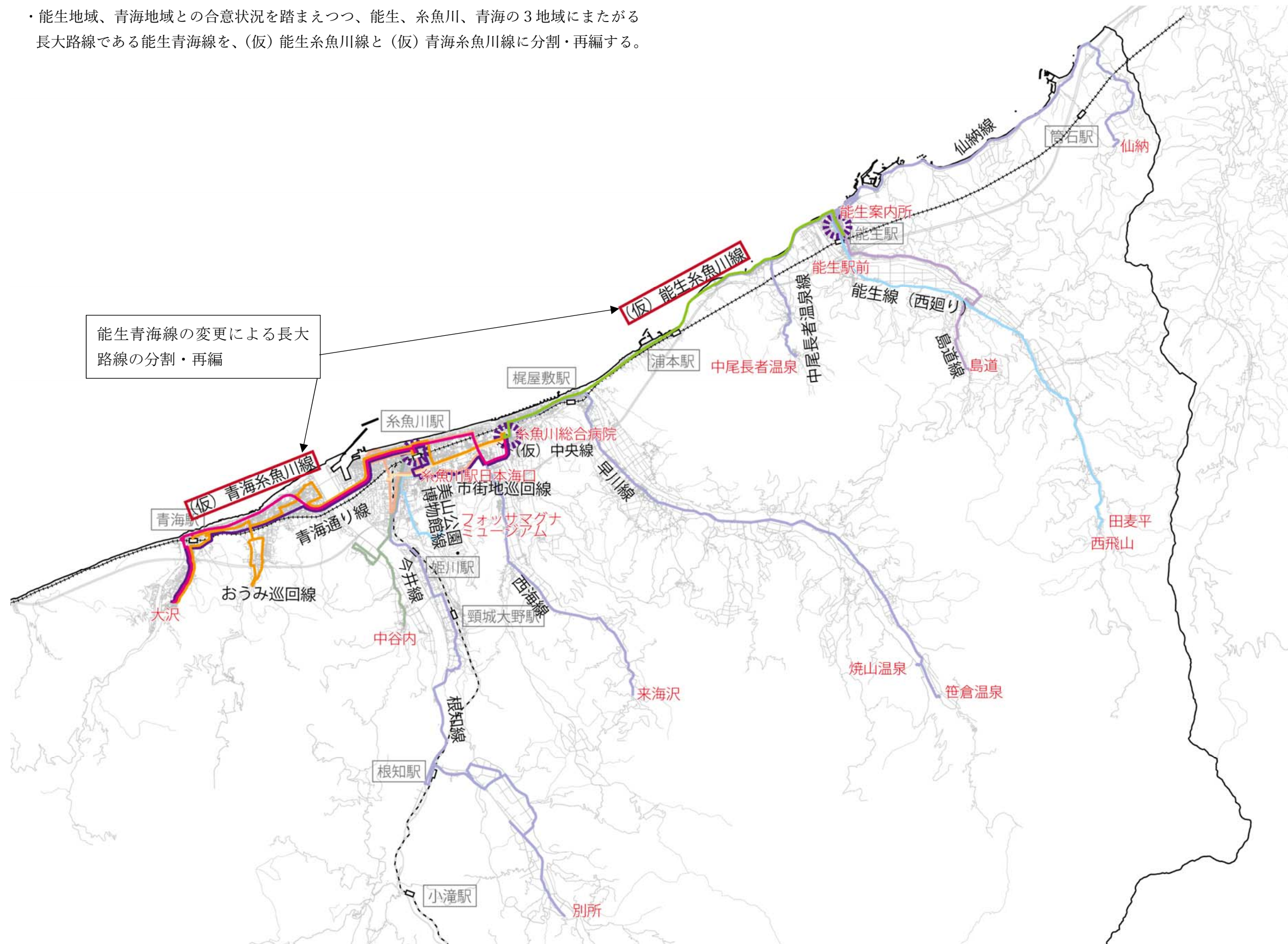
- ・青海地域については、前述のとおり、今後さらにルート案等の検討を要することから、上記の想定時期に関わらず、必要なアクセスをバス路線で確保できる場合は、その段階で転換できるように再編を実施する。



※赤枠で囲った路線が再編実施対象路線  
 ※図は通学通勤時間帯の運行ルートを示す

再編段階④ コンパクトな運行ルートへの再編実施 (平成 31 年 4 月 想定)

- 能生地域、青海地域との合意状況を踏まえつつ、能生、糸魚川、青海の3地域にまたがる長大路線である能生青海線を、(仮)能生糸魚川線と(仮)青海糸魚川線に分割・再編する。



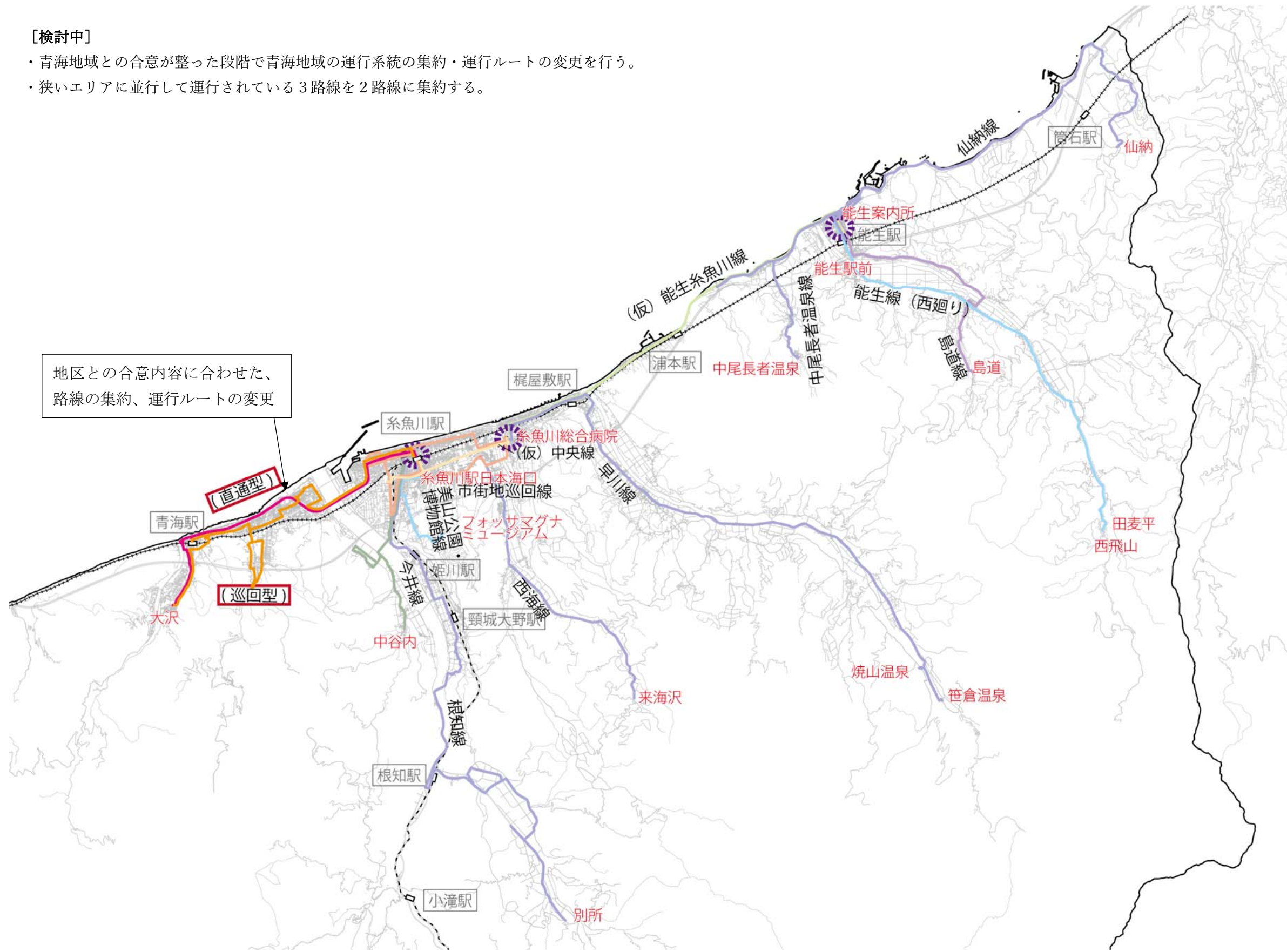
能生青海線の変更による長大路線の分割・再編

※赤枠で囲った路線が再編実施対象路線  
 ※図は生活時間帯の運行ルートを示す

再編段階⑤ 運行系統の集約・運行ルートの変更 (青海地域) (平成 32 年 4 月想定)

[検討中]

- ・青海地域との合意が整った段階で青海地域の運行系統の集約・運行ルートの変更を行う。
- ・狭いエリアに並行して運行されている 3 路線を 2 路線に集約する。



地区との合意内容に合わせた、  
路線の集約、運行ルートの変更

※赤枠で囲った路線が再編実施対象路線  
※図は生活時間帯の運行ルートを示す

## 路線別の再編想定時期と内容一覧

路線名	平成 30 年 10 月想定	平成 31 年 4 月想定	平成 32 年 4 月想定
(仮) 青海糸魚川線		[通勤通学時間帯] ・路線の分割（1 能生青海線） ・糸魚川総合病院までの運行にコンパクト化	
1 能生青海線 2 おうみ巡回線 3 青海通り線			[生活時間帯] ・2 路線に集約 ・糸魚川駅までの運行にコンパクト化
4 今井線	[終日] ・小型車両導入による八千川地区経由へ変更 [通勤通学時間帯] ・糸魚川高校入口経由、糸魚川総合病院まで [生活時間帯] ・糸魚川ショッピングセンター乗入れ、糸魚川駅日本海口までの運行にコンパクト化	[通勤通学時間帯] ・糸魚川中学校へ乗入れ	
5 根知線	[終日] ・根知・大野地区内の運行ルート一本化 [通勤通学時間帯] ・糸魚川高校入口経由、糸魚川総合病院まで [生活時間帯] ・小型車両導入 ・糸魚川ショッピングセンター乗入れ、糸魚川駅日本海口までの運行にコンパクト化	[通勤通学時間帯] ・糸魚川中学校へ乗入れ ・糸魚川高校入口経由、糸魚川総合病院まで	
6 西海線		[通勤通学時間帯] ・中央大通り線経由、糸魚川中学校へ乗入れ [生活時間帯] ・小型車両導入 ・糸魚川総合病院までの運行にコンパクト化	
7 早川線		[通勤通学時間帯] ・糸魚川高校入口、中央大通り線経由、糸魚川駅日本海口までに一本化 [生活時間帯] ・糸魚川総合病院までの運行にコンパクト化	
8 蓮台寺線		【廃止】市街地巡回線で代替するもの	
9 市街地巡回線		・蓮台寺線を融合した運行ルートへの変更	
(仮) 中央線		・糸魚川総合病院～糸魚川駅アルプスロ～糸魚川ショッピングセンター入口で路線の新設	
11 中尾長者温泉線		[通勤通学時間帯] ・能生中学校へ乗入れ ・小型車両導入による崩山経由へ変更 [生活時間帯] ・小型車両導入による崩山、能生商店街（医療機関含む）経由へ変更	
(仮) 能生糸魚川線		[生活時間帯] ・路線の分割（1 能生青海線） ・能生案内所～糸魚川総合病院までの運行にコンパクト化	
12 能生線（東廻り）		【廃止】能生線（西廻り）、島道線で代替するもの	
13 能生線（西廻り）		[通勤通学時間帯] ・能生中学校へ乗入れ ・一部は糸魚川総合病院経由、横町五丁目まで	
14 島道線		[終日] ・下倉、中野口経由へ変更	[生活時間帯] ・小型車両導入
15 榎線		【廃止】能生線（西廻り）、島道線で代替するもの	
16 仙納線		[通勤通学時間帯] ・能生中学校へ乗入れ	[生活時間帯] ・小型車両導入による能生商店街（医療機関含む）経由へ変更
備考	小型車両 2 両導入予定	小型車両 2 両導入予定 糸魚川中学校、能生中学校スクールバス廃止	小型車両 2 両導入予定